

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК МОЛДОВЫ

CALEA FERATA DIN MOLDOVA N 14-15 (5884-85) 19 мая 2016 г. Газета выходит с 1 мая 1941 г.

CFM отметила День Европы

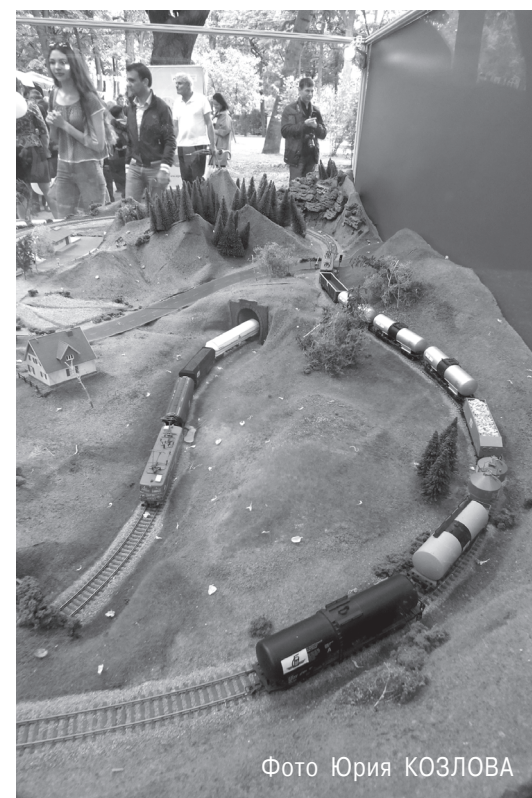


Фото Юрия КОЗЛОВА

В о главе с генеральным директором CFM Юрием ТОПАЛА делегация Государственного предприятия «Железная дорога Молдовы» 14 мая 2016 года приняла участие в праздновании Дня Европы в муниципии Кишинэу. До начала насыщенной праздничной программы у редакции была возможность для краткой беседы с руководителем магистрали.

Господин Топала, каким Вы видите европейское будущее CFM?

— Конечно же, благополучным. Для этого многое уже сделано и многое предстоит сделать. С момента подписания соглашения об Ассоциации РМ в Евросоюз Молдавская железная дорога стала получать щедрую материальную помощь, которую предоставляет Европейский Союз. Процесс модернизации, реструктуризации и реорганизации ГП «Железная дорога Молдовы» начат и продолжается благодаря финансовой поддержке со стороны крупных европейских банков. В результате удастся повысить качество услуг, предоставляемых железнодорожным транспортом нашим клиентам в сфере грузовых и пассажирских перевозок, укрепить экономический потенциал дороги. Общий бюджет проекта составляет 105 миллионов евро. И они будут потрачены во благо предприятия и его коллектива.

Почувствует ли железная дорога до конца нынешнего года облегчение от обновления подвижного состава и инфраструктуры?

— И не только железная дорога, но и экономика нашей страны это почувствует. Из технически и технологически отсталого государственного предприятия CFM шаг за шагом будет превращаться в современное, мобильное, прибыльное предприятие с развитой инфраструктурой и современным подвижным составом.

Знаю, что Ваши недавние рабочие визиты в Казахстан и Кыргызстан были весьма плодотворными для Молдавской магистрали.

— Удалось привезти с собой полезные для дороги предложения, проекты. В основном они связаны с привлечением на Молдавскую дорогу грузовых потоков.

...Поблагодарив генерального директора за беседу, мы с фотокорреспондентом редакции отправились обзирать празднично оформленные окрестности. Центральный столичный парк «Штефан чел Маре» являл собой Европейский континент в миниатюре. Официально парк в этот день превратился в Европейский городок, под сводами которого гостеприимно распахнули свои импровизированные дома-палатки посольства всех государств, входящих в состав Евросоюза или являющихся кандидатами для вступления в эту организацию.

На центральной аллее парка вниманием многочисленных посетителей — гостей праздника неизменно пользовалась территория, отведенная организаторами мероприятия для железной дороги Молдовы. Впечатляюще смотрелся в общем контексте транспортной тематики макет железнодорожного полотна со всеми коммуникациями и подвижным составом.

Дипломатические миссии европейских государств, аккредитованные в Кишиневе, презентовали подготовленные проекты и культурные программы, реализуемые в Республике Молдова при финансовой поддержке Евросоюза, радушно угощали гостей праздника традиционными блюдами национальной кухни.

В церемонии открытия Европейского городка участвовали президент Молдовы Николае Тимофти, спикер парламента РМ Андриан Канду, премьер-министр РМ Павел Филип, посол ЕС в Республике Молдова Пиррка Тапиола, главы аккредитованных в Кишиневе дипломатических миссий.

Ирина КРАЕВСКАЯ





■ НАЧАЛСЯ ВЕСЕННИЙ ОБЪЕЗД МАГИСТРАЛИ

Участок готов к летним перевозкам

Завершился первый этап весеннего комиссионного осмотра Молдавской железной дороги.

Комиссия, которую возглавил Сергей ТОМША, заместитель генерального директора CFM по тяговому подвижному составу и инфраструктуре, выехала с проверкой на север дороги. Был осмотрен удаленный участок, проходящий в том числе и по территории соседней Украины: перегон Редиул-Маре—Брэтүшень, станции Липкань, Крива, Блок-пост 61 км.

Осмотр стал своеобразным подведением итогов работы, проведенной местными железнодорожниками по подготовке хозяйства к летним грузовым и пассажирским перевозкам. Общим результатом совместных усилий стало укрепление уровня безопасности движения поездов и качества содержания инфраструктуры. Следует отметить, что линейные коллективы до начала основных мероприятий серьезно подошли к организации предварительной проверки вверенных хозяйств, что позволило внимательней подготовиться к весеннему осмотру.

Что конкретно отметил Сергей ТОМША, заместитель генерального директора CFM по тяговому подвижному составу и инфраструктуре, в своем рабочем блоке после увиденного на этом северном участке Молдавской магистрали:

— Проведен первый этап весеннего комиссионного осмотра Молдавской железной дороги. Прежде всего хочется отметить большой объем работы, проделанной коллективами линейных подразделений. При осмотре участка пути Редиул-Маре—Брэтүшень комиссия констатировала: ситуация здесь продолжает оставаться сложной, но стабильной. Принимаются меры по укреплению верхнего строения пути, что в свою очередь положительно влияет на состояние безопасности движения поездов. Здесь ведется погрузка-выгрузка, и она должна быть обеспечена мерами, способными поддерживать безопасность движения на должном уровне. С нетерпением



Традиционное фото перед началом осмотра магистрали



Начальник службы движения CFM Игорь Мунтяну и начальник станции Липкань Игорь Дацко



Начальник службы безопасности движения и ликвидации последствий аварий Илие Цуркан проверяет документацию



Метр за метром был тщательно проверен весь участок пути

путьцы дороги ждут шпалы, приобретение которых находится под контролем генерального директора CFM Юрия ТОПАЛА.

На участке от Окницы до Блок-поста 61 км комиссия проверила готовность станций Крива и Липкань. Были замечания у членов комиссии после осмотра верхнего строения пути. Это объясняется тем, что с 1986 года на этом участке не производился капитальный ремонт пути. На восьми километрах необходима разрядка кустовой гнилости шпал.

Принято решение после демонтажа на станции Вэлчинец выделить тысячу железобетонных шпал и уложить их в проблемные места.

Подводя итоги увиденного, могу сказать: коллективы сделали все возможное в нынешней нелегкой финансовой ситуации для того, чтобы быть готовыми к нынешнему лету.

В ходе работы комиссии нашлось время и для приятного момента — поздравления с днем рождения Игоря Дацко, начальника станции Липкань.

Ирина КРАЕВСКАЯ

Фото Юрия КОЗЛОВА



■ АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Больше ответственности и хозяйской предприимчивости

Наш корреспондент беседует с начальником Окницкого железнодорожного узла Анатолием Пламадялэ

Анатолий Григорьевич, каково, на Ваш взгляд, значение северного узла для экономики республики в нынешних условиях?

— При моем назначении на должность начальника узла генеральный директор CFM Юрий ТОПАЛА подчеркнул, что Окницкий узел является частью одного из важнейших международных транспортных коридоров. Ежедневно через Окницу следуют пассажирские поезда на Москву, Санкт-Петербург и Кишинев, осуществляются перевозки различных грузов, в том числе акционных. Действуют технологические цепочки по доставке из местных карьеров на промышленную переработку и строительные цели сырьевых компонентов. Это, конечно, не может не радовать, однако повода для успокоения нет, потому что имеющийся потенциал используется пока, к сожалению, далеко не в полной мере. Свой негативный отпечаток накладывают, прежде всего, внешние факторы: нестабильная политическая обстановка в соседней Украине, кризисные явления в экономике, усилившаяся конкуренция на рынке транспортных услуг, серьезно повлиявшие на пассажирский и грузовой поток. Хочется верить, что рано или поздно все начнет меняться к лучшему. Уже теперь надежду вселяет, например, ожидаемый транзит из Румынии в российский город Тольятти контейнеров с запасными частями для автомобилей. Не исключено временное переключение на наш пограничный ход транспортировки из России для Галацкого металлургического завода руды. После того, как между железной дорогой и крупными экономическими агентами региона найден компромисс относительно тарифов, ведется активное перезаключение договоров, оживилось сотрудничество на внутриреспубликанском уровне. Например, фирма «Tezeu-lux» только в апреле погрузила по Вэлчинцу около 90 полувагонов кварцевого песка. А если судить по тому, что было осенью прошлого года, то этот показатель может увеличиться в полтора-два раза. В мае приступят к погрузке песка в карьере на окраине Окницы.

В том, что увеличение перевозок пассажиров и грузов произойдет, можно не сомневаться, потому что кризис не вечен. Вопрос другого характера: способны ли справиться с повышенными объемами местная железнодорожная инфраструктура?

— Структурно в состав узла входят, помимо движущего предприятия, дистанция пути, оборотное локомотивное депо, производственные участки, отвечающие за электрическую централизацию, бесперебойную подачу электроэнергии, поддержание зданий и сооружений. В единый технологический процесс вовлечены опытные, знающие свое дело специалисты. И если что внушает тревогу, то лишь морально и физически устаревшие, давно нуждающиеся в модернизации техника, устройства СЦБ и связи, другое оборудование, поддерживаемые в исправном состоянии ценой огромных усилий. Особенно беспокоит состояние путевого хозяйства. Недавно мне довелось пройти вместе с начальником Александром Бродским, некоторыми другими специалистами дистанции пути около двенадцати километров пешком по шпалам. Собственными глазами видел, чего стоит путейцам линейных околотков поддерживать путь в соответствии с требованиями безопасности движения. Слабая механизация трудоемких процессов, острый дефицит материалов верхнего строения пути. Уже дошло до того, что многочисленные очаги кустовой гнилос-

ности на главных путях приходится разряжать старогодними шпалами, высвобождаемыми за счет уменьшения эпюры станционных путей. Тревожит состояние перегона между Медвежей и Ларгой. Если не принять меры, то на данном направлении под угрозу может быть поставлено движение украинских поездов и перевозка гипса из Кривского карьера. В настоящее время путейцы завершили весенний комиссионный осмотр. Анализ собранной информации позволил еще раз оценить общее состояние пути и определить потребность в материалах. Один из резервов улучшения материально-технического снабжения видится в возобновлении производства

железобетонных шпал заводом ЖБШ в Бэлць. Однако его коллектив должен пересмотреть технологию, чтобы новые шпалы служили в пути не два-три года, а минимум пятнадцать-двадцать лет.

Ухудшилось состояние железнодорожных мостов на 19-20 км брэтшешенского, 199-м и 202-м км вэлчинского направлений, которые также необходимо привести в порядок. Один из объектов уже обследовали работники мостоупезда из Варницы, а за ремонт остальных двух, возможно, возьмется окницкие путейцы, применив метод инъектирования. Совместно со специалистами Рэуцельской ПМС-294 окничане приняли участие в демонтаже первого пути на закрытой станции Вережень.

Как руководитель узла, на решение еще каких проблем обращаете внимание?

— Проблем много. И главная из них заключается в реформировании железнодорожного хозяйства в свете тех требований, которые выдвигает перед всеми нами руководство магистрали. На каждом рабочем месте нужно проявлять как можно больше ответственности и хозяйской предприимчивости. Только так можно обеспечить экономическое выживание отрасли. Важный момент — экономия и оптимизация затрат, связанных с содержанием инфраструктуры. Проведенный недавно мною анализ экономической деятельности, например, Гырбовского лесопитомника позволил выявить, почему данный участок допустил убыток в 310 тысяч леев. Как выяснилось, здесь отсутствовала какая-либо системность в работе. На половине 52-гектарной площади — саженцы в переросшем состоянии и уже не годятся для пересадки, а, значит, не принесут прибыли. Требуется немалых затрат корчевка. Из всей тягловой силы для обработки междурядий, только одна лошадь, потому что техника неисправна. В зимнее время восемь работников занимаются изготовлением веников. Каждый веник обходится по себестоимости с учетом затрат на выращивание сорго в 80 леев, тогда как на базаре его можно купить за 15 леев. Перед новым лесомастером Юрием Фортуна поставлена задача: участок должен стать рентабельным. Необходимо ввести сезонный характер работы. Службы должны подавать заявки на приобретение саженцев на три года вперед с тем, чтобы лесопитомник мог планировать свою деятельность на перспективу. Лишние земли можно передать в аренду. Дистанция пути выделит лесопитомнику исправный трактор. Нужно ис-



Начальник Окницкого железнодорожного узла Анатолий Пламадялэ

кать новых покупателей продукции. Один из них после соответствующих переговоров, кстати, уже появился. В лице Единецкого АО «Drumugi», изъявившего желание приобрести осенью партию посадочного материала для озеленения обочин автодорог.

Есть что оптимизировать в узловом поликлинике с дневным стационаром. На ее балансе находится не используемое длительный период здание бывшей туберкулезной больницы в селе Редиул Маре Окницкого района. Постараемся поставить вопрос о его продаже, что позволит избежать затрат на оплату труда сторожей и земельного налога.

Примеры убеждают, что, наверное, и на других участках имеется немало резервов для оптимизации затрат, рабочих мест, сокращения функций, которые не приносят реальной пользы. Мы обсудили с руководителями данную ситуацию и договорились, что предложения будут поданы в письменной форме.

Железная дорога нуждается в молодых кадрах. Как обстоят дела с их закреплением на узле?

— В этом направлении еще предстоит поработать немало. На участках много опытных железнодорожников, которые рано или поздно выйдут на заслуженный отдых, а заменить их будет нечем. Нехватка кадров ощущается, в частности, среди путейцев. Основная причина кроется, конечно, в недостаточном стимулировании труда по причине тяжелого финансового положения дороги. Однако, на мой взгляд, не всегда используются в полной мере и другие возможности для привлечения молодежи. Возьмем, к примеру, заинтересованность парней и девушек в собственном жилье. Несколько лет назад на станции Окница освободилось бывшее административно-бытовое здание в четыре этажа. Это рядом с лесопарком. Ничего не мешало предоставить его под малосемейные квартиры железнодорожникам, а не передавать бесплатно в распоряжение примэрии. А теперь приходят молодые специалисты после колледжа, хотя устроиться на работу, а жить им негде. Хочу остановиться также на вопросе социальной и юридической защищенности работников. Совсем недавно мне пришлось вмешаться, чтобы не допустить предвзятости со стороны руководства одного из участков по отношению к рядовому труженику. Грубо нарушив Трудовой Кодекс, его пытались наказать, избрав меру, явно неадекватную допущенному мелкому нарушению

при вынужденных обстоятельствах. И еще об ответственности за охрану здоровья и безопасность труда. Проходя недавно по вокзальному перрону стал невольным свидетелем следующей картины: рабочий, взобравшись по неустойчивой лестнице наверх, отпиливает толстую ветку дерева. Одно неверное движение — и можно свалиться на землю или отрезанная ветка, падая, угодит в голову. А находящийся внизу мастер, вместо того, чтобы подстраховать, спокойно наблюдает со стороны за действиями подчиненного.

Анатолий Григорьевич после окончания Кишиневского политехнического института Вы трудились длительный период в техотделе экспериментального предприятия АО «Ремдеталь», находившегося в поселке Отачь. Если оценивать сквозь призму приобретенного там инженерного опыта нынешнюю ремонтно-техническую базу железнодорожного узла, возможно ли ее совершенствование в перспективе?

— В качестве инженера-конструктора я вел на данном предприятии группу проектирования. Мы осваивали, в частности, производство сварочных аппаратов, которые сейчас широко используются. Что касается железнодорожной специфики, то мне еще придется во многое вникнуть. Но уже теперь возникла идея создания в будущем на узле небольшого технологического парка. Дело в том, что производственные участки сталкиваются постоянно с необходимостью ремонта оборудования, изготовления деталей и вынуждены содержать отдельные штаты токарей и слесарей, которые не всегда загружены работой, или обращаться за услугами в посторонние организации. Но ведь можно объединить усилия и сформировать на базе, скажем, механических мастерских дистанции пути или прорарского участка НГЧ специализированный ремонтный участок, который будет обслуживать все местные структуры. В новых условиях оптимизация численности ремонтников позволит повысить производительность их труда, благодаря чему увеличится, что не менее важно, заработная плата высококвалифицированных специалистов. Откроется путь для новаторства.

Говорят, в пристанционном городке Окница почти каждый житель связан с железной дорогой — прямо или через родственников. Имелись ли у Вас до назначения на нынешнюю должность железнодорожные корни?

— В свое время на железной дороге работал мой дедушка — машинистом паровоза. Когда я окончил в молодости общеобразовательную школу, он, уже находясь на заслуженном отдыхе, советовал последовать его примеру. Однако после раздумий у меня победило желание стать инженером. Теперь вижу, что железная дорога — действительно интересное место для приложения творческих сил. Новая работа нравится — и в силу своих служебных полномочий стараюсь делать все для того, чтобы еще больше окрепло доверие между нашими железнодорожниками и узел, преодолев нынешние трудности, продолжал развиваться, приносит пользу экономике республики, был источником благосостояния железнодорожных семей. В связи со сложной финансовой ситуацией порой приходится идти на не совсем популярные меры, но другого выхода пока просто нет.

Вел беседу
Владимир ДОБРЯНСКИЙ

Фото автора



■ СЛУЖБЫ CFM: ПРОБЛЕМЫ, ЗАДАЧИ, ПЕРСПЕКТИВЫ

ЦРЛ обеспечивает контроль за качеством ремонта локомотивов

К арсеналу существующих на Молдавской магистрали служб два года тому назад прибавилась еще одна — ЦРЛ — Центр по ремонту локомотивов (служба). На вопросы нашего корреспондента отвечает начальник Центра по ремонту локомотивов ГП «Железная дорога Молдовы» Алексей Дмитриевич АДАМ.

Алексей Дмитриевич, поскольку руководимый Вами Центр по ремонту локомотивов — новое структурное подразделение, представьте его в общих чертах.

— Центр по ремонту локомотивов (служба) является структурным подразделением Блока Технического обслуживания и ремонта. Основными направлениями деятельности Центра по ремонту локомотивов являются:

— обеспечение выполнения программы плановых видов ремонта ТР-3, капитальных в объеме КР-1, тепловозов, дизель-поездов и кранов на железнодорожном ходу в соответствии с действующими правилами и положениями;

— осуществление контроля за содержанием в исправном состоянии и рациональным использованием депоовских устройств и оборудования;

— максимальное использование производственных мощностей, повышение уровня механизации трудоемких процессов и осуществление мероприятий, направленных на повышение производительности труда. В непосредственном подчинении Центра находятся локомотивные депо Кишинэу и Бендеры.

Какими видами ремонта и силами каких специалистов занимается Центр?

— Ремонт тепловозов и дизель-поездов в объеме ТР-3, КР-1 проводится, в основном, на производственных площадях локомотивного депо Кишинэу и вагонного рефрижераторного депо станции Басарабьяска, отдельно со-

зданными бригадами специалистов из числа работников ТЧ-1, ТЧ-2 и ВЧД-2. Программа ремонта тягового подвижного состава в текущем году предусматривает производство плановых видов ремонта в объеме ТР-3 пяти секциям тепловозов серии ТЭ10, четырем тепловозам серии ЧМЭЗ, четырем дизель-поездам серии Д1 и трем дизель-поездам серии Д1М. В первой половине мая текущего года планируем выпуск из ремонта и выдачу в эксплуатацию трех секций магистральных тепловозов серии ТЭ10 и одного тепловоза серии ЧМЭЗ.

Как подготовился ЦРЛ к весеннему объезду, к летним пассажирским перевозкам?

— К весеннему комиссионному объезду дороги была проведена определенная работа по приведению зданий, внутренних помещений, территорий депо, а также технологического оборудования, в надлежащий культурный вид и техническое состояние. Центр по ремонту локомотивов не имеет прямого отношения к обеспечению пассажирских перевозок. Ввод в эксплуатацию трех секций магистральных тепловозов и использование их в пассажирском движении, будет вкладом всего коллектива Центра в подготовку локомотивного хозяйства к летним пассажирским перевозкам.

Какие ведутся работы по экономии эксплуатационных расходов?

— Руководством службы и подведом-

ственных филиалов в 2015 году проводилась определенная работа по сокращению эксплуатационных расходов за счет предоставления работникам отпусков без сохранения заработной платы, увеличения доходов от вспомогательной хозяйственной деятельности, экономии энергоресурсов. Так, например, в локомотивном депо Кишинэу сэкономлено: электроэнергии — 23,9 тыс. кВт/ч, воды — 3641 м³, газа — 11 073 м³. Предоставлено отпусков без сохранения заработной платы общим количеством 4565 чел./дней. Доходы от вспомогательной хозяйственной деятельности составили 12 089 леев. В локомотивном депо Бендеры сэкономлено: электроэнергии — 6,83 тыс. кВт/ч, воды — 70 м³, газа — 0,348 тыс. м³. Предоставлено отпусков без сохранения заработной платы общим количеством 255 чел./дней.

Что, на Ваш взгляд, Алексей Дмитриевич, следует предпринять специалистам Центра по ремонту локомотивов, чтобы успешно справиться с возложенными обязательствами, несмотря на имеющиеся серьезные трудности в обеспечении производственного процесса?

— На мой взгляд, для успешного выполнения задач, поставленных перед специалистами Центра по ремонту локомотивов, необходимо:

— четко спланировать работу, на-



Начальник Центра по ремонту локомотивов А.Д.Адам

правленную на качественное выполнение ремонта, строгое соблюдение действующих инструкций и указаний;

— продолжить работу по оптимизации штатного расписания, исходя из объема выполняемых работ, и снижению эксплуатационных расходов;

— рассмотреть возможность ремонта и восстановления отдельных узлов и запасных частей в цехах филиалов CFM.

Решение всех этих вопросов в совокупности даст возможность успешно справиться с возложенными на нас обязательствами и выполнить основную задачу — обеспечение перевозочного процесса и безопасность движения поездов.

Беседу вела
Лилиана НИКИФОРОВА

Фото Юрия КОЗЛОВА

■ ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Повышается уровень знаний

Руководители, их заместители и главные инженеры всех филиалов железнодорожного узла Басарабьяска повысили уровень своих знаний в области охраны здоровья и безопасности труда в рамках состоявшегося в ПЧ-3 семинара. Двухдневные занятия с вышеуказанной категорией железнодорожников, в соответствии с Законом РМ №186 от 10.07.2008 г., провела служба защиты и предупреждения ГП «Железная дорога Молдовы».



НА СНИМКАХ:
1. Открывает занятия Думитру Дурнеску.
2. Руководители филиалов слушают с интересом лекцию на актуальные темы.

Фото Юрия КОЗЛОВА

Начальник службы Думитру Дурнеску, открывая занятия, довел до сведения присутствующих цели и задачи семинара. Подобная учеба проводится один раз в три года с двумя категориями железнодорожников. С данной периодичностью уровень своих знаний в этой области повышают руководители рабочих мест, специалисты и представители рабочих коллективов, руководители, их

заместители и главные инженеры филиалов железной дороги.

Генеральный директор ГП «Железная дорога Молдовы» Юрий Топала ведет строгий контроль выполнения Закона РМ об охране здоровья и безопасности труда тружеников Молдавской магистрали.

С лекциями на протяжении двухдневных занятий перед слушателями — руководителями филиалов железнодорожного узла Басарабьяска — выступал инспек-

тор Государственной инспекции труда РМ Георге Царалунгэ.

Преподаватель высоко оценил ответственность, компетентность и заинтересованность руководителей южного железнодорожного узла в повышении уровня знаний в области охраны здоровья и безопасности труда работников Молдавской магистрали.

Лилиана НИКИФОРОВА



ОХРАНА ТРУДА

Не преминули заглянуть и мы в комнату, где с первых же шагов поразили царившие здесь чистота и уют. Сменный фельдшер Лучия Вакарюк как раз измеряла артериальное давление у молодого помощника машиниста Алексея Раду. Было видно, что парень немного волнуется: допустят ли к рейсу? И вот — результат, появившийся на циферблате тонометра.

— Давление, как у космонавта — 140 на 90, — с удовлетворением констатировала медик, добавив, что перед поездками у локомотивных бригад также измеряются пульс, температура тела. Ведется проверка, нет ли какого заболевания или физической утомляемости, признаков употребления алкоголя, запрещенных лекарственных препаратов.

Требования к здоровью — повышенные. Ведь от состояния тех, кто водит поезда, зависит безопасность перевозки пассажиров и грузов. А обслуживаемый тяговый участок — сложный по рельефу местности, что предполагает частые реагирования на крутые повороты, изменения скоростного режима. К тому же, часть маршрутов выпадает на чрезвычайно утомительное ночное время. Любое ослабление бдительности в таких условиях из-за плохого самочувствия чревато серьезными нарушениями, чего, конечно, нельзя допустить.

Помимо окничан, в здравпункте проходят медицинский осмотр машинисты и их помощники, приезжающие на северную узловую станцию из других локомотивных депо — Бэлцкого и Кишиневского. Основная информация, касающаяся индивидуальных параметров физиологического состояния, заносится в специальные карточки, заведенные на каждого работника. И лишь после медицинского обследования — допуск к поездке, выдаются маршрутные листы. Один раз в полгода машинисты и помощники проходят медкомиссию в узловой поликлинике с дневным стационаром.

Усиленное внимание — машинистам и помощникам среднего возраста. Именно они составляют ту группу риска, которая может быть подвержена чаще всего кардиологическим заболеваниям, и, в частности, такому опасному недугу, как гипертония. Болезнь протекает в организме обычно скрытно, но при обострении может привести к атеросклерозу, ишемии и, что самое страшное, инсульту или инфаркту.

В практике вождения поездов и автомобилей уже были случаи, когда находившийся в кабине локомотива или за рулем автомашины человек внезапно умирал. Несколько лет назад подобная трагедия произошла, например, возле украинского города Винница. Один из пассажиров рейсового ночного автобуса, следовавшего из Бэлць в Киев, заметил странное состояние водителя склонившегося в неестественной позе. Автобус понесло в сторону. Хорошо, что удалось перехватить руль, а то страшной аварии не миновать бы. Вызванная реанимационная бригада медиков констатировала смерть водителя предположительно от инфаркта. В его личных вещах были обнаружены таблетки нитроглицерина, применяемого, как известно, при серьезных сердечных заболеваниях.

Если брать в масштабе всей дороги, то статистика свидетельствует: в сравнении с другими категориями железнодорожников артериальное давление у машинистов повышается чаще всего. Это следствие эмоционального напряжения в сочетании со стрессовыми ситуациями, шума и вибрации, недостаточной физической активности. Оно может быть повышенным даже на следующий день после употребления спиртного во время отдыха дома. Отмечен, к сожалению, рост и других заболеваний. Например, систематические переохлаждения организма приводят не только к ОРЗ, но и частично — к костно-мышечным заболеваниям. Вибрация отражается на расширении сосудов конечностей. Несистемный режим работы угнетает биологические ритмы — и организм изнашивается раньше времени. Питание всухомятку приводит к заболеваниям печени, желудочно-кишечного тракта, поджелудочной железы.

Здоровый машинист — гарантия безопасного рейса

Готовясь после явки на работу к очередной поездке, машинист и его помощник должны принять у предшествовавшей локомотивной бригады тепловоз по техническому состоянию основных узлов, пройти соответствующий инструктаж. Не избежать им, помимо всего прочего, и предрейсового медицинского обследования. В Окничком оборотном локомотивном депо данная процедура выполняется в здравпункте, расположенном на первом этаже административно-бытового здания. Сюда специалисты могут попасть, что называется, с закрытыми глазами, настолько прочно вошел он в повседневные будни.

Это еще раз подчеркивает значимость того, что локомотивные бригады должны выходить в рейсы в безупречном состоянии. Если артериальное давление и другие измеряемые параметры организма «зашкаливают», превышают норму, то о поездке можно не мечтать. В таких ситуациях медики окничского и других здравпунктов умеют проявить

Ведь порой случается, что машинист вместо нормального отдыха перед рейсом занимается домашними делами: вскапывает огород или, скажем, ремонтирует дом, квартиру. А потом, несмотря на усталость, спешит на работу. Чего можно ожидать от него в рейсе? Еще какое-то спасение в том, что интенсивность перевозок спала, а маршруты на нашей же-

могут проникать газы и повышенные шумы. Двери должны быть оснащены гибкими резиновыми прокладками, создающими плотное закрытие.

В бригадных домах, например, по Окнице, Бэлць, Шолдэнешть, Унгень, Кишинэу, Басарабьяске, Етулии машинистам и помощникам всегда предлагаются чистая постель и холодильники для хранения скоропортящихся продуктов. Есть на чем подогреть привозимую из дому пищу. Функционируют душевые и санузлы.

Только заботясь по-настоящему о здоровье тех, от кого в первую очередь зависят перевозки, можно рассчитывать на гарантию безопасности движения. Это также имеет большое значение для пополнения локомотивных депо молодыми кадрами. В связи с чем есть смысл затронуть попутно еще один вопрос, вол-



1



2



3



4

принципиальность, неся не меньшую, чем локомотивщики, ответственность за обеспечение безопасности движения.

Многое в обеспечении здоровья работников зависит от повседневного образа жизни. Поэтому выпускница Кишиневского медицинского училища Лучия Вакарюк, работающая в локомотивном депо около десяти лет, и выходящие, согласно графику дежурств, в свои смены остальные фельдшеры здравпункта Евдокия Паскарюк, Нина Рошка, Ирина Рыбак не забывают о мероприятиях профилактического характера. В дни, когда машинисты и помощники собираются на технические занятия, медики всегда находят время, чтобы выступить перед ними с лекциями.

Нужно заметить, на самочувствие работников влияют в значительной степени и такие факторы, как морально-психологический климат в семьях, взаимоотношения с окружающими, возможность релаксации с помощью спорта и т.д. Не случайно в семидесятые годы прошлого столетия в наших локомотивных депо, как рассказывают ветераны, организовывались собрания жен, где обсуждались вопросы того, как лучше организовать домашний отдых, нормальное питание машиниста в пути следования.

Слов нет, опытные машинисты-инструкторы дороги, отвечая за работу локомотивных бригад, стараются интересоваться микроклиматом в семьях и теперь

лезной дороге, за некоторыми исключениями, короткие и длятся, как правило, не более четырех-пяти часов.

Очень хорошо, что в ряде локомотивных депо стараются вовлекать работников в спортивные мероприятия. В той же Окнице, например, в подвале административно-бытового корпуса оборотного депо установили стол для тенниса. Но лучше всего в этом отношении, наверное, у унгенчан. В их оборотном локомотивном депо открыт спортивный зал. Для спортивных снарядов отведено после соответствующего ремонта помещение бывшей орсовской столовой. На месте бывшего угольного склада оборудован небольшой стадион для игры в мини-футбол и волейбольная площадка.

Нормальному состоянию здоровья должны содействовать адекватные бытовые условия. В последнее время их улучшению стремятся уделять больше внимания (насколько это позволяют финансы) в ходе осенних и весенних комиссионных осмотров техники, проводимых в локомотивных депо. Кабины магистральных тепловозов обогреваются в холодную пору года электрическими тэнами, заделываются щели, чтобы не было сквозняков. Установлены солнцезащитные щитки. Однако на старых тепловозах мало специальных сидений, которые регулируются вертикально и горизонтально. Из-за слабой изоляции дверей из моторного отсека в кабину

нующий работников нелегкой профессии. Помнится, лет пятнадцать назад научно-исследовательским институтом гигиены труда на железнодорожном транспорте, действовавшем при бывшем МПС, после предпринятых исследований было установлено, что машинистам с целью компенсации затрат организма на выполнение тяжелого труда целесообразно выходить на заслуженный отдых раньше. Все очень правильно и обоснованно. Однако в нашей республике, к сожалению, они приравнены к обычным категориям тружеников. И, наверное, необходимо возобновление усилий со стороны Федерации профсоюза и администрации ГП «Железная дорога Молдовы», чтобы важный вопрос был вынесен на обсуждение Парламента и решен положительно.

Владимир ДОБРЯНСКИЙ

НА СНИМКАХ:

1. Артериальное давление у помощника машиниста Алексея Раду измеряет фельдшер Окничского оборотного локомотивного депо Лучия Вакарюк.
2. В спортивном зале Унгеньского оборотного локомотивного депо.
- 3, 4. Хорошие условия для отдыха локомотивных бригад созданы на станции Етулия.

Фото Юрия КОЗЛОВА



СПОРТ

Экспрессовцы — призеры марафона



В состоявшемся в столице нашей страны — Кишиневе — международном Марафоне приняли участие и 70 членов железнодорожного клуба любителей бега «Экспресс-К».

Пятеро стали призерами на различных дистанциях: Виталие Георгицэ — **первое место**, марафон; Николае Горбушка — **первое место**, полумарафон; Наталия Клипка — **первое место**, полумарафон; Максим Рэилану — **второе место**, 10 км; Игорь Цымбаларь — **четвертое место**, марафон.

Ион Бабарэ, председатель клуба «Экспресс-К», вошел в состав судейской коллегии Марафона.

ЧИСТОТА — ЗАЛОГ ПОРЯДКА

Экспозиция помогает бороться с насекомыми

Вся окружающая нас среда заселена микроорганизмами. Ввиду своих очень маленьких размеров они не видны невооруженным глазом. Одни из них опасны для человека, так как могут вызвать у него определенные заболевания, их называют патогенными, другие — не вызывают заболеваний, их называют непатогенными. Однако, это деление условно, ибо при понижении защитных сил организма, непатогенные микробы могут стать причиной возникновения болезни, т.е. стать патогенными.

Пути попадания патогенных микробов в организм человека различны. Учитывая это, разработан комплекс индивидуальных профилактических мер по предупреждению возникновения различных заболеваний. К ним относятся:

мытьё рук, продуктов питания, соблюдение личной гигиены, кипячение сырой воды, если ее источник ненадежен в эпидемиологическом плане, прививки и т.д. Более сложной является ситуация в лечебно-профилактических учреждениях (ЛПУ), где риск заражения гораздо более высок, чем в бытовых условиях: во-первых, там проводятся различные процедуры, вплоть до операций, что повышает риск передачи инфекции пациенту через некачественно обработанные инструменты, через плохо обработанные руки персонала; во-вторых, ситуация в ЛПУ усугубляется из-за скопления на его территории большого количества пациентов с различными заболеваниями, зачастую ослабляющими защитные силы организма больного, почему организм больного становится более восприимчив к различным инфекциям. Присоединение какой-либо инфекции осложняет течение основного заболевания и может создать угрозу для жизни пациента, увеличит время пребывания его в стационаре, приведет к дополнительным затратам на лечение. Следует также отметить, что микрофлора, присутствующая в ЛПУ, отличается большей устойчивостью к антибиотикам и дезинфицирующим средствам, поэтому с ней трудно бороться. Для предупреждения возникновения внутрибольничных заболеваний требуется проведение комплекса мероприятий, направленного на предотвращение занесения микробов в организм человека. Это — дезинфекция поверхностей, оборудования, посуды, белья, обработка санузлов, утилизация медицинских отходов; очистка, дезинфекция и стерилизация изделий медицинского назначения и многое другое с соблюдением экспозиции.

Камерному обеззараживанию подлежат верхняя одежда, постельные принадлежности, ковры, шерсть, кожа, искусственные ткани, документы и др.

Некоторые инсектициды оказывают острое действие, т.е. признаки отравления возникают сразу же после поступления инсектицида в организм насекомого, другие действуют не сразу — гибель насекомого наступает через 12 часов, 1—3 суток и более. Поэтому очень важное значение имеет время, необходимое для того, чтобы токсическое действие инсектицида проявилось в достаточной степени и вызвало гибель насекомого. Пользование инсектицидами в концентрациях и дозах, которые меньше установленных, совершенно недопустимо, так же как и сокращение экспозиции, так как в результате этого остающиеся в живых насекомые могут дать генерации, более устойчивые (или менее чувствительные) к установленным для них токсическим дозам определенного инсектицида.

Дезинсекция при пассажирских перевозках имеет свои организационные трудности — нет санитарных дней, утренних или вечерних часов обработки

(как требуют инструкции по применению инсектицидов), массовость перевозок, подвижность объектов (вагонов), многочисленность вагонов, щели в рундуках и перегородках вагонов, высокая плодovitость тараканов (500 яиц) и их ночной активный образ жизни. Доступ дезинфекторов к вагону — в дни подачи составов под посадку пассажиров. В пути следования поезда, вагоны вне зоны контроля дезинфектора. Занос (бытовой, производственный, морской, воздушный) тараканов вещами, багажом встречается часто. Степень воздействия инсектицида на насекомое зависит от его концентрации в организме насекомого при поступлении алиментарным или контактным путем. Чувствительность насекомых к инсектициду на разных объектах неодинакова. Так, при концентрации (лабораторные исследования) препарата 0,1% на объектах №1, на четвертые сутки погибло 60% тараканов, на объекте №2 только 40%. В то же время на объекте №3 гибель тараканов при той же концентрации препарата в 100% случаев зарегистрирована уже в первые сутки. Используя влажный способ экспозиции при дезинсекции ожидаем гибель тараканов в 1 сутки — 60%, в 2 — 20%, в 3 — 10%, в 4 — 10%.

От экспозиции (время пребывания насекомых в ядовитой аэрозольной зоне, вне укрытия вагона, вне движения транспорта, вне проветривания доз аэрозолей) зависит эффективность дезработ и в пассажирских поездах.

Начинать борьбу с насекомыми следует с генеральной уборки, с содержания пассажирских вагонов в чистоте в пути следования, иначе обработка ядовитыми веществами-инсектицидами окажется не эффективной.

Николай ДЬЯУР,
зав. отделением профилактической дезинфекции — врач эпидемиолог высшей квалификационной категории ЦСЭН ГП «ЖДМ»

Подведены итоги работы

Состоялось отчетно-выборное собрание ветеранов Бэлцкого железнодорожного узла

С отчетным докладом выступил председатель Совета ветеранов М.П.Ешан. Он рассказал о проделанной за два минувших года работе, направленной на социальную защиту ветеранов. Была отмечена, в частности, поддержка, которую оказывает ГП «Железная дорога Молдовы».

Ветеранам, проработавшим 20 и более лет на железнодорожном транспорте, выделяется три раза в год в качестве гуманитарной помощи по 70 леев. Предоставлено право бесплатного проезда в дизель-поездах в радиусе 100 км от узловой станции Бэлць-Слобозия. Узловой совет ветеранов получает бесплатно профессиональную газету «Железнодорожник Молдовы». Местные предприятия поддерживают в порядке на территории локомотивного депо и в привокзальном сквере братские могилы железнодорожников, погибших во время вражеской бомбардировки узла в период второй мировой войны.

Выступая в прениях по докладу, ветераны говорили о том, что еще необходимо сделать для улучшения работы, вносили предложения. Немало добрых слов услышали в свой адрес не только председатель совета, но и его заместитель В.К.Бугаевская, секретарь А.И.Стаканова, организовывающие посещение тяжелобольных на дому и оказывающие юридическую помощь пенсионерам в случае необходимости.

Приглашенная на собрание председатель республиканского совета ветеранов А.К.Мироник вручила памятную медаль в честь 71-летия Победы единственному на узле участнику Великой Отечественной войны, бывшему железнодорожнику Д.Ф.Пчела. Такие же медали получили присутствовавший на собрании председатель ветеранской организации муниципалитета А.И. Горб и председатель узлового совета ветеранов М.П. Ешан.

Железную дорогу на собрании представляли начальник Бэлцкого железнодорожного узла В.К.Кожокару и руководитель совета председателей профкомов местных предприятий А.Г.Миронюк. В своих выступлениях они подчеркивали, что относятся с большим уважением к тем, кто отдал лучшие годы жизни магистрали, а теперь находится на заслуженном отдыхе. И обещали узловому Совету ветеранов всестороннюю поддержку, исходя из реальных возможностей.

Признав работу Совета ветеранов удовлетворительной, собрание оставило его в прежнем составе. Председателем на новый срок избрали М.П.Ешана.

НАШ КОРП.

ВОПРОС-ОТВЕТ

От вреда до пользы

Слышала о вреде чипсов и сухариков, которые привлекают внимание детей. Но если их продают, значит, нет вреда для здоровья ребенка?

Галина СТАВЕР, Унгень

— Дело не столько в продукции, сколько в индивидуальной непереносимости организма. К примеру, химические добавки — ароматизаторы, усилители вкуса могут спровоцировать аллергию не только у ребенка, но и взрослого человека. Длительное употребление, скажем, чипсов может привести к накоплению в организме холестерина, что негативно отразится на здоровье. Опасность таит и избыток хлорида натрия, который может вызвать сердечные заболевания и нарушение роста костей. Однако все это в том случае, если речь идет о чрезмерном потреблении этих продуктов.